

“十二五”期间交通发展取得新突破

云南 一路向前 一路开放

马铭路 郭雪艺



▲新建成的香格里拉至德钦二级公路。
▲普洱市思茅区南岛河大平掌乡村公路。

普 交图

整个10月，我们都在路上。

昆明至西双版纳，我们行进于昆磨高速路上；景洪至磨憨，我们行进于小磨改扩建路上；景洪至打洛，我们辗转于三级四级公路；西双版纳至普洱，普洱至昆明，昆明至迪庆，香格里拉至德钦……一路上，有高速公路的激情，有盘山公路的险峻，有弹石路的温情。无论是穿行于大山内部的隧道，还是环绕山间如腰带般的盘山路，一路上，心头却总缠绕着那个主题——路对于云南区域经济发展、百姓民生有何重要意义。

在迪庆德钦云岭乡雨崩村，村民小和说，随着香格里拉到德钦的路修通后，到雨崩村旅

游的人越来越多，他家客栈收益不少，生活质量提高了，这在过去不敢想，以后他也要带着家人去外面的世界看看。

在西双版纳勐海县贺开村曼弄老寨，村民扎朵正在晾晒新采的茶，他说2006年村里有了砂石路，2007年他家茶叶就有了3吨的大订单，2013年弹石路通后，来贺开山收茶的老板更多了，现在的茶叶在地头就开始卖了，路通了，茶不愁卖了。

在普洱市南屏镇整碗至曼歇坝公路上，我们巧遇背着一背篓新茶去卖的宋大娘，她说，过去没有通路时，从村里到收茶点是条土路，早上8点出发，中午12点多才可以到，现在在

了这条宽四五米的柏油路，走两个小时就可以到收茶点，回家还可以赶上给老伴做午饭。

茶马古道曾经让云南一路延伸，茶、盐、丝绸等，在马背上走出大山、走出云南、走向世界。“十二五”期间，云南交通发展取得新突破，但因地质条件复杂，资金、人力等因素影响，云南交通相对的滞后依旧是云南执政者们的一块大心病。

路通人和，路通才会有物流、人流、信息流的汇集，才会真正带动起整个区域的发展。如今，云南“五网”建设的号角已然吹响，云南各地州严格落实省委省政府的决策，交通建设可谓势头正健。

迪庆：北通南畅，东联西接

雨崩村位于云南梅里雪山东麓德钦县云岭乡，目前无公路可通，进入雨崩有西当方向和尼农方向两条驿道，需徒步或骑骡子，上坡12公里，下坡6公里，翻越3700米垭口。有人说雨崩村就是陶渊明笔下的桃花源，随着香格里拉至德钦公路的畅通，雨崩也如深闺之女被人熟知。如今，来自世界各地的背包客纷至沓来，特色客栈、酒店拔地而起，雨崩村民的生活得以大改观，村民小和说，现在他家客栈每天都有游客入住，他们提供的特色藏式餐饮也是收入的重要来源，这是过去不敢想的，每年十几万元的收入，让他们一家7口的生活质量明显提高，赚钱后，他们也要去外面看看。

迪庆藏族自治州作为云南省唯一的藏族自治州，自古就是西南“茶马古道”的要冲，是东部藏区重要的物资集散地和商转站，也是云南省进出西藏的咽喉。迪庆州旅游资源丰富，地处“三江”并流世界自然遗产核心区，集雪山、峡谷、高山草甸、宗教和民族风情为一体，构成了人与自然和谐共生，多民族、多文化、多宗教和睦相处的“香格里拉”胜境。

东连四川、西接怒江、北进西藏、南入丽江大理，可以说迪庆是云南出境的重要交通枢纽。截至2014年底，迪庆全州公路通车里程5707公里，其中，国道399公里，省道794公里，县道827公里，乡道2197公里，村道1455公里，专用公路35公里。从香格里拉至德钦，沿途会发现正在修建的多条公路。

香格里拉至德钦县城公路是云南省公路网规划“三纵三横”中“三纵”之一，滇西北地区经济、旅游运输的大动脉，是云南陆路通往西藏的重要通道和捷径，也是重要的国防公路。是全省52条新开工政府还贷二级公路建设项目之一，起于德盐公路K106+700米，经白茫雪山、噶丹东竹林寺、奔子栏、次布拉克垭口，止于K269+847.576至香格里拉县城北，接原国道214线K2045+200处，路线全长155.037公里。共有特大桥、大桥9934.78米/56座，中桥1676.5米/24座，小桥132米/7座，隧道工程累计长度24559米，其中主线隧道15034米/8座，导洞9140米/2座，支洞385米/1座。特长隧道有两座：白茫雪山1#隧道长5180米、白茫雪山3#隧道长3951米，棚洞3216米/4座，涵洞421座。桥隧工程占总里程的17.45%。初步设计批复概算投资65.2亿元。全线按二级公路标准改建，设计行车速度40公里/小时和60公里/小时，其中，路基宽度8.5米的有66公里，路基宽度10米的有76公里，路基宽度12米的有13公里。工程除位于白马雪山上的四、五合特长隧道外，其余工程于2013年11月29日实现了分段交工验收。

迪庆要建成“全国藏区跨越发展和长治久安示范区”，如何发展交通，据相关负责人介绍，“十三五”期间，迪庆围绕云南省加快“一带一路”建设、构建“一圈、一带、六群七廊”发展格局的重大战略部署，将形成以香格里拉为中心、北通南畅，东联西接的对外运输通道，到2020年，实现高速公路通车，80%以上国道实现高等级化，30%以上省道到达三级，100%的乡镇和建制村实现道路硬化，50%以上的信教群众聚居区实现公路硬化，100%宗教活动场所道路实现硬化，100%建制村通班车；到2025年，实现境内国高网规划项目建成通车，100%国道实现高等级化，70%省道到达三级及以上，农村公路和宗教活动场所道路更加安全、便捷、通畅。

说起迪庆交通建设，丽香铁路尤为重要。这条南起大理铁路丽江车站，向北跨越金沙江，经小中甸至香格里拉，全长139.666公里的铁路将改写迪庆无铁路的历史。作为我国中长期铁路网规划中西部路网的重要组成部分，丽香铁路建设对于促进滇西北和大香格里拉地区旅游业的发展，促进滇西北地区资源开发，繁荣藏区经济，加快少数民族地区脱贫致富奔小康进程和逐步推进滇藏铁路建设，完善西部铁路网网络，促进当地社会安定都具有重要的现实意义和历史意义。丽香铁路运营长度139.409公里，桥隧比73%，相对高差1390米，为I级单线铁路，建设工期6年。丽香铁路从2005年开展前期工作，至今已逾十个年头，在这10年中，他们克服了铁路跨金沙江特大桥桥位与龙盘水库大坝坝址的相互影响、最严格的安全评估、铁道部改制和可研方案调整等困难。项目自今年7月22日省政府宣布正式开工建设，10月28日施工进场以来，已经完成拌合站、试验室、钢筋加工场、生产管理营地建设；完成进场公路建设逾60公里；完成9个隧道口建设，累计掘进1500米；完成11个横洞建设，累计掘进3500米；海巴洛、塘布三线大桥、西村、神鹿路、跨214公路大桥等建设顺利推进；开挖路基路面6000米。

2015年可以说是云南的交通年，是云南全面完成“十二五”任务的收官之年，也是云南高速公路建设三年大会战收官之年，更是云南启动“五网”建设的里程碑的年度。无论是茶马古道还是丝绸之路，交通对于云南意义深远，无论是大山深处百姓最渴望的“给我们一条路”，还是让云南执政者们牵肠挂肚的构筑西南科学立体的交通网络，云南交通建设势如破竹，一路向前、向外！



香格里拉至德钦四级通县油路。

西双版纳：交通先行，开放前端

西双版纳州勐海县以产茶著称，贺开山上的普洱茶更是为爱茶者所追逐。2003年，贺开山曼迈村的扎朵身为家里的老大带着家里人制作干毛茶，然后用拖拉机拉倒山下茶叶初制所卖给茶叶加工商。那些年，因为只会用传统工艺制茶，制作工艺落后，茶叶做出来后来卖相也不太好，就算是贺开山上的古树茶也只能卖到14—15元一公斤。“以前嘛路不好，天晴的时候摩托车、拖拉机可以过。下起雨来嘛人也难得走。”扎朵说。“2006年以后，砂石路通了嘛，开始有老板跟我订茶叶，2007年我做过一个3吨的订单。那年我们寨子有人想盖新房，我还借给他5万块钱呢。”

2013年，一条连接山上山下比原来的砂石路更宽、更结实的弹石路竣工，贺开山的发展已不可阻挡。如今的曼迈家家盖起新房，到山下赶集不用走路，也不用等到赶集日才下山，什么时候想到镇上或是县城都可以。村民们感慨，如果政府不修路，就不会有老板来买茶叶，村民们更没有新房可以住，更想不到还能开上汽车。路通后，村里光大小汽车就买了10多辆，户户有摩托车。曼迈村人均纯收入从2006年以前不足千元到2014年增加到8965元。一条路的变化，让这条路上的拉祜族人也变化着，不管是经济上的还是心里的。村民们都有信心在自家门口这条致富路上继续发家致富。

与老挝、缅甸山水相连，与泰国、越南近邻，西双版纳作为云南的最南端，昆曼公路、澜沧江—湄公河连接5国，其交通区位优势不言而喻。近年来，西双版纳致力于构建水、陆、空、铁综合性立体交通网络：2002年，中老缅泰4国澜沧江—湄公河商船航运通航，这是我国唯一通向中南半岛的水路航道，可长年



西双版纳澜沧江口岸。 马靖凯摄

通行300吨级船舶；2008年，昆曼公路正式通车，而随着途中最后一个“瓶颈”会晒大桥的修通，自昆明驾车直达泰国已经不是一个梦。大型货车从此更加便捷地往来滇、老、泰之间。西双版纳州交通建设事业成效显著。但道路等级比较低等现象还存在，制约版纳州发展的交通瓶颈还没有完全清除。

今年7月，国务院批准设立云南勐腊（磨

憨）重点开发开放试验区（简称勐腊（磨憨）试验区），试验区包含磨憨经济开发区（含磨憨镇）和勐腊县勐腊镇、勐满镇等多个乡镇，试验区东、南、西三面与老挝陆地相连，西部与缅甸隔江相望，总面积约4500平方公里，有国家一类口岸磨憨和澜沧江—湄公河黄金水道、昆明—曼谷国际大通道等。国家赋予试验区5个功能定位，包括建设成为中老战略合作的重要平台、联通我国与中南半岛各国的综合性交通枢纽、沿边地区重要的经济增长极、生态文明建设的排头兵和睦邻安邻富邻的示范区。如今，每天清晨，磨憨口岸外等待入关的大货车都会排起长龙。这些货车里满载山竹、榴莲、菠萝蜜等东南亚国家的热带水果，通关后将奔赴中国各大市场。据介绍，今年上半年，磨憨口岸的货运量在全省口岸排名第二，增速排名第一。

随着勐腊（磨憨）重点开发开放试验区的设立，西双版纳从西南末梢成为沿边地区的重要增长极。交通建设可谓机遇与挑战并行。今年5月，西双版纳州政府就与云南省公路开发投资公司签订了《综合交通基础设施建设项目合作框架协议》，勐腊至勐满一级公路、景洪至打洛高速公路、勐远至关累港高速公路、勐海至澜沧（惠民）高速公路，总里程约281公里，估算投资约340.3亿元。

小磨改扩建已经于今年5月开工建设，计划将于2018年建成投入使用；玉磨铁路也已于今年8月开工建设，将于2020年建成投入使用；加上西双版纳空港国际航线的不断开辟延伸，一个升级版的立体网络将从试验区出境，延伸覆盖老挝、泰国、马来西亚，直达新加坡，纵贯中南半岛全境。

普洱：从末梢边缘到重要节点



思小高速公路。

普 交图

普洱市东临红河州和玉溪市，东北靠楚雄州，南连西双版纳州，西北沿澜沧江与临沧地区交界，西南与缅甸毗邻，北接大理州，东南与越南、老挝两国接壤，有“一市连三国、一江通五邻”的区位优势，是我国重要的西南门户，仅陆上边境通道就有18个，澜沧江、红河、南允河三条水道直通境外，是著名的南方丝绸之路的一部分。普洱市是“一带一路”战略部署和实施的关键节点，也是“互联互通”战略的重要组成部分，普洱市连三亚太（东亚、东南亚、南亚）、通两洋（太平洋、印度洋），成为了我国通向印度洋、打通南亚与东南亚、太平洋与印度洋之间泛亚国际大通道的重

要节点和交通运输枢纽，地理区位优势使普洱市必将完成由末梢和边缘向重要节点和交通枢纽的转换。正逐步发展成为我国向西南开放的重要国际性交通枢纽，正逐步成为我国与东盟国家互联互通的重要国际性交通要道，海上丝绸之路和孟中印缅经济走廊的重要国际物资通道；公路运输在普洱城市综合运输体系中占主导地位，这是由普洱的特殊地理位置决定的。普洱是一个山区、内陆、边疆地区，山区面积占总面积的98.3%，市内交通主要以公路为主，公路运输承担着最重要的运输任务，是各区县连接的纽带，在促进普洱经济社会发展中占有主要的位置，发挥着重要的作用。

“十二五”期间，普洱公路建设实施了“构筑一个体系、突出两个主轴，完善三大网络、打造四个交通圈，实现六个连接”。以国际大通道的建设为基础，突出两条主轴的发展，一条景谷—宁洱—墨江发展轴，依托昆明—磨憨高速公路、普洱—临沧高速公路；一条景东—镇沅—宁洱—普洱发展轴，依托大理—普洱高速公路。实现到达普洱相邻县的时间在2小时以内，普洱中心城区到各自治县中心区时间在2.5个小时之内，普洱中心城区到相邻地级市中心区时间在6小时之内，普洱中心城区到泛珠三

角地区时间在一天之内。实现中心城区与省会高速连接，实现中心城区、县（区）干线连接，各县（区）之间二级以上公路连接，县城到重点镇三级以上公路连接，县到一般乡镇等级公路连接，重要建制村等级公路连接。

2015年，在受到经济下行压力、项目前期推进和征地拆迁困难等因素的影响下，普洱全市交通固定资产投资按年度计划稳步推进，磨憨公路思茅过境段改造工程全力推进扫尾工程，澜沧至孟连至勐阿、安普公路景东至文东段、景谷至恩乐公路项目稳步推进，思茅北部客运站加快建设，农村公路建设和景谷地震交通恢复重建工作有序开展。1至10月，全市累计完成交通固定资产投资40.91亿元，占2015年计划完成投资的68.18%，其中：重点项目完成6.86亿元，农村公路完成15.98亿元，客运站等交通基础设施建设完成18.07亿元。

面对融资难，普洱市交通局主动出击、主动作为，积极向上争取资金，同时加大招商引资力度，认真探索政府与社会合作建设高速公路的PPP（政府和社会资本合作）模式，继续加强与央企的合作以及与省级交通建设单位和县（区）的联动，整合一切可利用的资源参与到全市交通基础设施建设上来。用好、用活、用足扶持政策和措施，抓好项目储备工作，积极争取国家、省级补助资金，共争取资金34112万元；加大向上的汇报衔接力度，市级财政安排资金500万元用于支持项目前期工作经费、农村公路配套、地方公路养护等；安排16930万元用于偿还二级公路银行贷款本息。